

## Jydske Lov fra 1241 om vejlovgivning

Allerede i Jydske Lov fra 1241 optræder veje som et tema. Her angives i en artikel antallet af veje, der skal føre til en by. Kriteriet for hvilke, henviser til Arilds tid, og det påpeges, at dem må ingen spærre eller ødelægge. Hvis det alligevel sker skal synderen bøde 3 mark til kongen og genetablere vejen. Af loven fremgår også, hvem der har pligt til at vedligeholde vejene, og her optræder begrebet *hovedlandevej* for første gang i de skriftlige kilder. Vejvedligeholdelsen påhviler de omboende ejere. Ved større arbejder som bygning af broer eller vej gennem moser eller over åer, er det kirkesognet eller herredet, der er forpligtet til at hjælpe både med anlæg og vedligeholdelse. Endelig understreges det, at disse veje er offentligt tilgængelige ligesom dimensionerne angives.<sup>1</sup> Disse principper fastholdes i århundrederne derefter, men skal ikke diskuteres her, blot henvises til Steffen Elmer Jørgensens bogudgivelse ”Fra chaussé til motorveje”.<sup>2</sup>



Irup på vej mod Skyum.

---

<sup>1</sup>Jydske Lov af 1241. Her gengivet fra ribewiki.dk

<sup>2</sup> Steffen Elmer Jørgensen ”Fra chaussé til motorveje”. Dansk Vejhistorisk Selskab 2001. Pag. 25 ff.

Med Christian den 7. Forordning af 13. december 1793 sker der imidlertid en ny udvikling, idet forordningen ikke kun beskriver, hvordan vejene skal vedligeholdes, men også hvordan de i det hele taget skal opbygges. Forordningen er en opsummering af de erfaringer, der er gjort, efter at Frederik den 5. underskrev en kongelig befaling, hvor det besluttedes at lade anlægge nye hovedveje i alle landets provinser, som det udtryktes. Den fornødne viden fandtes imidlertid ikke i landet på det tidspunkt. Vejingeniører som sådan eksisterede ikke, og erfaring med vejbyggeri måtte hentes i udlandet. Den franske ingeniør Marmillod og to andre vejingeniører blev inviteret til Danmark, og dansk vejbyggeri blev derfor baseret på de erfaringer, man havde gjort i Frankrig, hvor centraliseringen af staten havde ført til en stærk vejudbygning. De første veje blev udført på Sjælland, men sideløbende hermed dannedes en vejorganisation, der skulle forestå udbygningen i hele Danmark. Organisationen blev tre-leddet. En overordnet planlægningsenhed, en militær anlægsdel og endelig vedligeholdelsen, der blev placeret i amterne.<sup>3</sup>

Vejudbygning var heller ikke dengang noget, der skete fra dag til dag. Inden man nåede til Thy var der næsten gået ét hundrede år fra man påbegyndte overvejelserne og til projektet rent faktisk blev gennemført. Først efter Den danske Borgerkrig (Slesvigske Krig) 1848-50 kunne arbejdet påbegyndes med anlæg af hovedlandevejene i Vest- og Nørrejylland, der endelig kunne afsluttes i 1862. At det tog så lang tid var begrundet i en række forandringer af både politisk, økonomisk, organisatorisk, teknisk og topografisk art.

### **Enevælden afløses af konstitutionelt kongedømme**

Da vejforordningen af 1793 blev underskrevet, var det en enevældig konge, der var underskriveren, men da vejloven af 1867 fik lovkraft, blev den underskrevet af en konge, hvis position var en anden. Dels var han fra et andet fyrstehus, og dels var han forpligtet på Grundloven, der indrettede Danmark som et konstitutionelt monarki med et folkestyre. Han var også konge over et land, der efter krigen i 1864 var blevet decimeret med en trediedel.

### **Økonomien rammes af verdenskrise**

Dansk økonomi var især præget af landbrugets evne til korn- og kødproduktion, og der var særdeles gode muligheder for afsætning især sydpå af levende dyr, der blev drevet fra fx Sindrupvejlerne i Thy af Den vestjydske Drivvej, der passerede ned over Agger Tange til Lemvig og videre sydpå til Nordtyskland. I Nordtyskland var en stigende bybefolkning blevet faste aftagere af de stude, der blev produceret på jorder, der ikke var velegnet til kornproduktion<sup>4</sup>. De gode tider ender i periodens sidste del som et resultat af den tabte krig og ikke mindst af, at jernbanebyggerier i USA giver mulighed for let transport af korn produceret på den amerikanske prærie, der er ved at være opdyrket. Det fører til en kraftig dumping af kornpriserne, der gør kornlandbrug urentabelt, hvad der rammer Danmark hårdt, men samtidig bliver starten på et nyt

---

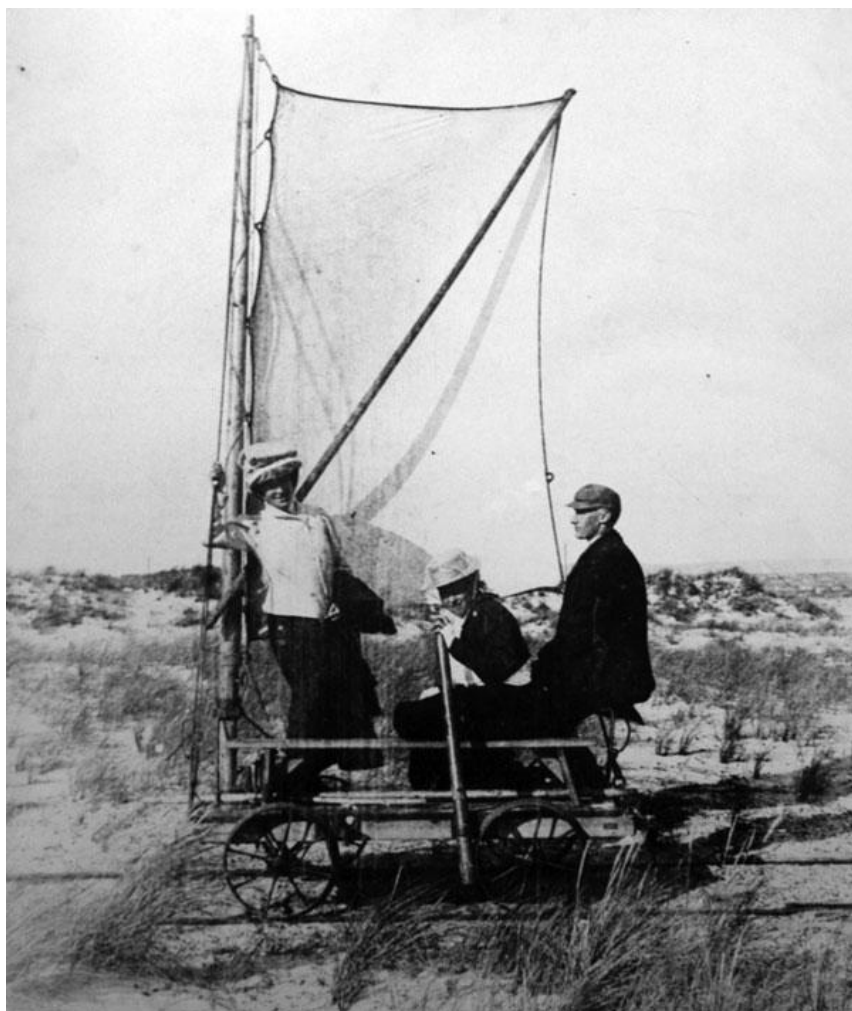
<sup>3</sup>Ibid. pag. 33.

<sup>4</sup>”Drivvejen – ad stuedrivernes spor i det vestlige Jylland”, udgivet af Ringkøbing, Ribe og Karrharde amter. 2006

kapitel i Dansk Landbrugs historie og ikke mindst på behov for nye transportformer, der fjerner fokus på vejbyggeri og skaber grundlaget for udviklingen af et tæt jernbanenet, der i løbet af de næste 50 år trækker et fintmasket net hen over landet, inden den individuelle trafik tager over efter 2. verdenskrig.

### Topografien ændrer sig

I 1825 gennembrøder en orkan Agger Tange, der hidtil har beskyttet Limfjorden og skabt et stort aflukket fiskevand, der også har været en væsentlig søværts transportkorridor mellem bydannelserne langs Limfjorden. Tangen har endvidere skabt adgang mellem landet nord og syd for Limfjordens vestlige del og fungerer som en landværts transportkorridor for stuedrift mv. I vejplanerne, der udarbejdes af den i 1793-forordningen nedsatte General-Vej-Kommission, fastlægges der en vestlig hovedlandevej fra den tyske grænse til Holstebro og herfra til Lemvig, der senere ønskedes videreført til Vestervig og herfra over Koldby til Thisted.



Troljevogn med sejl på Agger Tange 1908.

I 1825 bryder Vesterhavet imidlertid gennem Agger Tange. Åbningen af tangen ses som en god mulighed for søtransport mod vest, og det besluttes at fastholde åbningen gennem bygning af en kanal. Det får konsekvenser for vejføringen så også vejanlæggene skal omplaceres, så den vestlige Hovedlandevejs forløb ændres. Den føres over Struer og videre op til Oddesund og derfra med færge til Thyholm og videre til Thisted. Lokalt indebærer det, at Vestervig kommer til at ligge uden for hovedtrafikårenerne, som

de udformer sig efterfølgende, hvad der ikke mindst får betydning efter Thy-banens etablering og igangsættelse i 1882, hvor jernbanen ikke føres til Vestervig, selvom Vestervig er langt den største by i den sydlige del af amtet.

### **En ny administrativ inddeling og vejklassificering i 1793**

Siden 1662 havde Danmark været inddelt i et forholdsvis tæt net af amter. Således var der alene i Thy to amter – Vestervig (Sydthy), Ørum (Nordthy). (Denne struktur bliver grundlaget for den kommunale inddeling efter 1970). Med den administrative nyordning i 1662 udnævntes en fælles amtsmand med kontor i Thisted for de to amter i Thy og det tidligere Dueholm amt, der dækkede Mors, og denne ordning videreføres med den administrative nyinddeling efter Kgl. Forordning af 4. september 1793, hvor de tre tidligere amter blev samlet til Thisted amt. Ordningen fortsætter frem til Kommunalreformen af 1970 og er således gældende for hele den periode, der her beskrives.

Oprettelsen af Thisted amt fik stor betydning for vejudviklingen. Amtmand Gerhard Faye var både dygtig og energisk, og han meddelte snart General-Vej-Kommissionen, at amtet ville anlægge tre landeveje og nogle småstrækninger. General-Vej-Kommissionen accepterede, og Faye ansatte særlige vejinspektører til at sørge for vejenes udførelse. Landevejene blev bygget efter moderne principper, og har stort set det forløb, der er kendt i dag. De thylandske landeveje var derfor helt up-to-date efter tidens forhold, så det var ganske let for staten at opgradere landevejen fra Oddesund til Thisted som hovedlandevej, da man i 1841 fastlagde de sidste hovedlandeveje. Herefter var klassificeringen af vejnettet afsluttet indtil videre.

Landevejsnettet til fjerntransport blev inddelt i to kategorier: Hovedlandeveje og andre landeveje. Bygning og vedligeholdelse af hovedlandevejene var en statsopgave, der primært blev løst af militæret, mens andre landeveje, som primært var beregnet til regional transport var en amtsopgave. I sognekommunerne foretoges også en klassificering med to klasser: klasse 1 veje og klasse 2 veje, hertil kom biveje, der var private veje fra landbrugene til kommunevejene. Klassificeringen havde især betydning for vedligeholdelsen, men kommunerne havde også kompetence til at anlægge nye kommuneveje, hvis de kunne opnå amtets tilladelse. Øvelsen var som altid et spørgsmål om, ”hvem skal have aben?” Så snart rasede kampen om, hvilke veje amtet kunne få skubbet over på staten, og hvilke veje kommunerne kunne få placeret hos amtet, og helt lokalt var det vigtigt at få anerkendt biveje som kommuneveje og omvendt.

Vejordningen skabte nogen uenighed, som det altid sker, når flere instanser har ansvaret for den samme sag, og som sædvanlig var det økonomien, der var problemet. Da landevejen fra Oddesund til Thisted blev ophøjet til hovedlandevej, var der langt fra enighed om det fornuftige heri. Årsagen var, at amterne og dermed amternes indbyggere skulle være med til at betale anlægsudgifterne og bidrage økonomisk til vedligeholdelsen. Det var især landbrugerne utilfredse med, og de var jo de fleste.

## Togtransport afløser vejene som fjerntransport-korridorer

1800-tallet fører til en række nye opfindelser, der får stor betydning i det meste af verden. Dampmaskinen bliver opfundet og kan snart sættes på hjul som trækraft for gods- og persontransport. Jernbanebyggeriet spreder sig mod vest fra Hovedstaden, og i Rigsdagen beslutter man, at jernbanerne skal være det medium, der skal transportere gods og mennesker over længere afstande. Med loven af 1861 vedr. jernbanenettets udbygning fastlægges hovedstrukturen, der på mange træk er en kopi til den eksisterende vejstruktur alene af den grund, at byerne, der skal forbindes jo ligger, hvor de ligger. Den konkrete placering af skinnerne ude i landskabet medfører dog også grundlæggelsen af nye byer, der enten er krydspunkter eller stoppesteder, der kan betjene lokalbefolkningen. Således opstår baggrunden for Hurup og Hørдум stationsbyer.



Damplokomotiv nord for Bedsted.

Rigsdagens beslutning får omfattende betydning for vejudbygningen over hele landet. Hvor det før var hovedlandevejene, der var til rådighed for fjerntransport, betyder Rigsdagens vedtagelse, at fjerntransporten fremover skal ske via jernbane, og vejnettet nedgraderes til Landeveje og Landevejsgader,<sup>5</sup> og administrationen overflyttes til amterne. For Thisted amt og dermed Thy, ændres trafikplanlægningen, og det, der hidtil har været de *gennemgående* hovedlandeveje, nedgraderes, da vejordningen underlægges jernbanestrukturen, så det på lettest måde bliver muligt at komme frem til jernbanen. Det sker i Vejforordningen af 21. juni 1867.

---

<sup>5</sup>Landevjsgader var de dele af landevejene, der løb gennem købstæderne. Det var købstæderne, der var ansvarlig for deres vedligeholdelse.

## Den administrative nyordning

Sydthy kommune<sup>6</sup> var dengang opdelt i en række sognekommuner efter omlægningen af den administrative inddeling af landet ved Kommunalreformen af 29. september 1841. Sædvanligvis regner man med, at sognekommunerne efter loven af 1841 var dannet efter den kirkelige inddeling, men det var faktisk det tidligere fattigvæsens distrikter, der var bestemmende, selvom det var den lokale præst, der i de første år blev sat i spidsen for det lokale fattigvæsen, og ofte fulgte fattigvæsnet sognegrænserne. De nydannede sognekommuner var beliggende i den sydlige del af Thisted amt, der også var en nydannelse i forbindelse med reformen. Med et antal af 18 sognekommuner var det enheder, der både arealmæssigt og i antal af beboere var ganske små, men hensigtsmæssige nok i geografisk størrelse. Dog set i lyset af de opgaver, som sognekommunerne fik tildelt, var befolkningstallet så lille, at vejvedligeholdelsen var en byrde for især de bønder, der boede langs vejene. De skulle i praksis udføre vedligeholdelsen af vejnettet, så derfor var der jævnlige bestræbelser på at ændre vedligeholdelsespligten til en betalingspligt, som det var gældende for de af kommunens beboere, der boede længere væk fra vejene. For de nærmestboende var gældende, at de enten skulle møde med et spand (heste eller okser/stude) de såkaldte spanddage eller gangdage for de, der skulle stille med muskelkraft alene.

## Indbyggere i Hurup Kommune femdobles

Karakteristisk for befolkningsudviklingen sat i relation til ændringen af infrastrukturen ses især i befolkningstallets udvikling i Hurup kommune, der mere end femdobles i perioden. Om det er den manglende jernbane til Vestervig, der er årsag til, at antallet af indbyggere i Vestervig-Agger er faldet med 25 % kan der kun gisnes, men set i relation til de massive fald i de fleste af de gamle sognekommuner, der svinger mellem 40 og 70 %, så kan det konstateres, at stationsbyerne Hurup og Bedsted har klaret sig bedst, mens Ydby er den af de mindre sognekommuner, der har oplevet det mindste fald i befolkningstallet, hvad der med usikkerhed kan begrundes i, at Ydby krydses af både tog og hovedlandevej.



Bedsted Station 1950.

<sup>6</sup>Ved Kommunalreformen af 1970 sammenlægges sognekommunerne i den sydlige del af Thy til Sydthy kommune, og Thisted amt forenes med Viborg amt under navnet Viborg amt.

## Den sognekommunale inddeling i det sydlige Thy i 1870

Sogne kommuner	Befolkningstal 1870 (2004 i parentes)	Vejanlæg Areal:i km <sup>2</sup>	km <sup>2</sup> / befolkningstal
Hvidbjerg-Vestenå	614 (251)	42,71	42.710/614=70
Sønderhå	554 (353) <sup>7</sup>	17,07	17070/554=31
Hørsted	218 (103) <sup>8</sup>	45,77	45770/218=210
Skyum	656 (317)	11,93	11930/656=18
Ørum	364 (153)	7	7000/364=19
Bedsted	875 (1499)	22,31	22310/875=25
Hassing	345 (279)	8,31	8310/345=24
Villerslev	587 (375)	12,1	12100/587=20
Visby	221 (0)8	7,3	7300/221=33
Lodbjerg	122 (0)8	14,89	14890/122=122
Grurup	307 (114)	8,44	8440/307=27
Vestervig-Agger	2696 (2018)	46,29	46290/2696=17
Hurup	565 (3044)	14,22	14220/565=25
Heltborg	739 (434)	15,9	15900/739=21
Helligsø-Gettrup	735 (381)	17,29	17290/735=23
Ydby	992 (817)	27,12	27290/992=27
Boddum	392 (230)	11,95	11950/392=30
i alt	11.315 (11.348)	330,71	330710/11315=29

Artiklen er skrevet af Kurt Wissendorf Møller.

<sup>7</sup>Tallet opgjort for 2010.

<sup>8</sup> Befolkningstallet ikke opgjort selvstændigt, men indgår i samlede optællinger for Sydthy kommune.